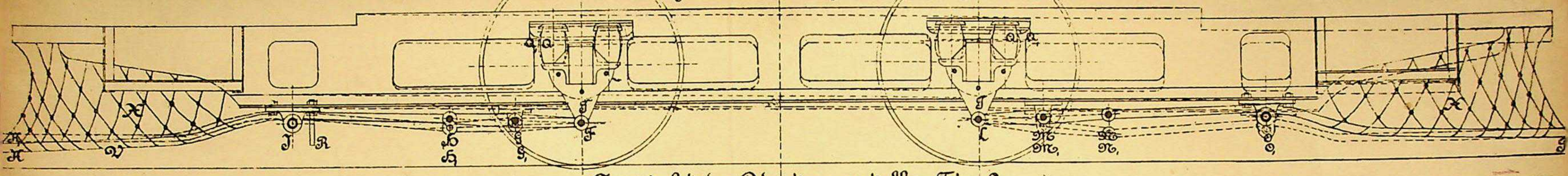
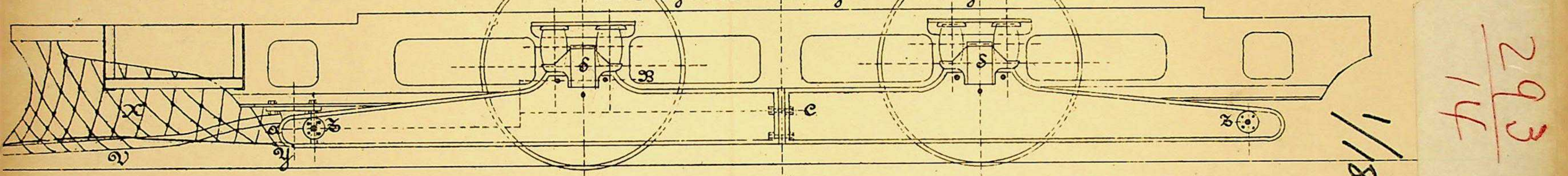
Ansicht des Untergestelles. Fig. 1.



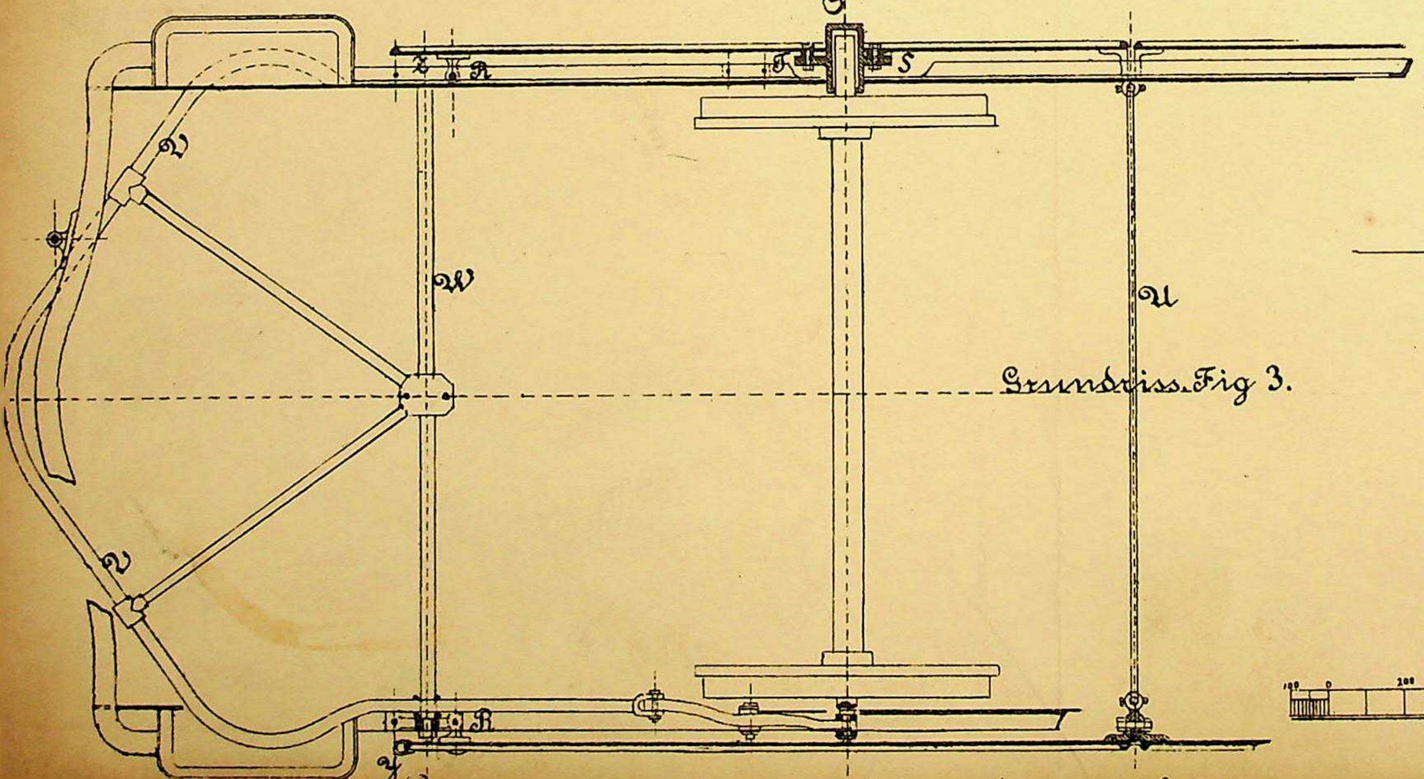
Ansicht des Untergestelles. Fig. 2.



1/1879

29 3 / 14

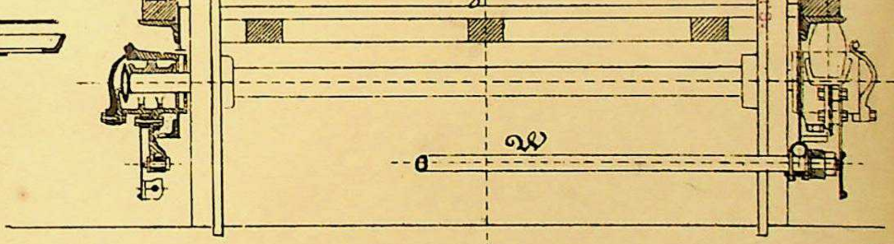
Schnitt nach A. B.

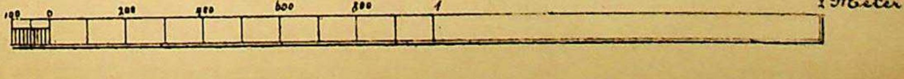


Grundriss. Fig 3.

Schnitt nach Q. E.

Fig. 4.





GERMAN 7696

Zu der

PATENTAMT

4

KAISERLICHES PATENTAMT.

PATENTSCHRIFT

№ 7696.

OTTO BÜSING

IN KLEINBURG BEI BRESLAU.

SCHUTZVORRICHTUNG AN STRASSENBAHNWAGEN.

AUSGEGEBEN DEN 17. OCTOBER 1879.

Klasse 20

EISENBAHNBETRIEB.

BERLIN

GEDRUCKT IN DER REICHSDRUCKEREI.

PATENTSCHRIFT

1879. — № 7696 — Klasse 20.

OTTO BÜSING in KLEINBURG bei BRESLAU.

Schutzvorrichtung an Strafsenbahnwagen.

Patentirt im Deutschen Reiche vom 31. Januar 1879 ab.

Die in beiliegender Zeichnung dargestellte Vorrichtung bezweckt, dem Publicum Schutz zu gewähren gegen Verstümmelung durch Ueberfahren.

Die vorhandenen Geleisräumer und Verlängerung des Kothflügels an den Perronenden, erreichen obigen Zweck nur mangelhaft.

Die Schwierigkeiten, die sich der Anbringung einer sicheren Schutzvorrichtung entgegenstellen, sind die bedeutenden Schwankungen der Pferdebahnwagen.

Die einzigen Punkte, die bei ungleichmäfsiger Belastung des Wagens nicht schwanken, sind die Axbüchsen; jede rationell construirte Schutzvorrichtung mufs also an den Axbüchsen befestigt sein, oder weil durch den geringen Axstand die Schutzvorrichtung sehr schwer würde, die Axbüchse dazu benutzt werden, die an dem schwankenden Wagen aufgehängte Schutzvorrichtung in die richtige Höhe einzustellen.

In Fig. 1 ist in vollen Linien der Wagen gleichmäfsig belastet und punktirt der Wagen einseitig belastet, gezeichnet.

Mit dem Zusammengehen der Federn senkt sich der ganze Fraime des Wagens und mit ihm die am Winkeleisen angebrachten Kloben M nach M_1 und O nach O_1, folglich auch die Hebel LN und NP. Der Hebel LN ist an seinem Ende L an der Axbüchse durch den Stützkloben T befestigt und schlägt mit seinem anderen Ende N um das Doppelte der empfangenen Durchbiegung des Punktes M durch. Dieser gröfsere Weg indefs, den der Punkt N nach N_1 macht, genügt, um den Hebel NP im Punkte P auf seiner früheren Höhe zu belassen, wodurch die Schwankung des Wagens sich in Bezug auf den Punkt P selbst regulirt und letzterer auf derselben Höhe bleibt.

Annähernd ebenso ist es auf der entgegengesestzten Seite des Wagens im Punkte K.

Um das Publicum im Falle Ausgleitens vor Verstümmlung zu bewahren, hat der Hebel NP die im Grundrifs Fig. 3 gegebene Form V, damit auf dem Geleise liegende Gegenstände zur Seite geschoben werden. Von diesem Hebelrahmen V geht nach dem Perron-Fufsboden ein aus starken Theerstricken geflochtenes Netz. Die Maschen des letzteren sind so grofs, dafs der Koth, den die Pferde werfen, zum gröfsten Theil hindurch fliegt, hingegen Personen u. s. w. auf dem Geleise liegen, durch das Netz am Wagen weitergeschoben werden.

Damit Personen, welche zu Falle kommen, nicht von der Seite unter die Räder kommen, sind die beiden Schutzbleche C an den Axbüchsen angehängt angebracht, so dafs die ganze Schutzvorrichtung die in Fig. 2 gegebene Construction erhält.

Um diese Schutzbleche in constantem Abstand von einander zu erhalten, sind die Querverbindungen U und W angebracht, und die Enden von C noch durch die Bolzenstifte R gegen seitliche Durchbiegung versteift.

Der Bolzen R bewegt sich frei in dem aufgenieteten Kloben Z.

Fig. 2 giebt noch die Verbindung des Netzes mit der Schelle J und dem Schutzbleche.

Patent-Anspruch:

Die dargestellte bewegliche und sich selbst regulirende Schutzvorrichtung.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.